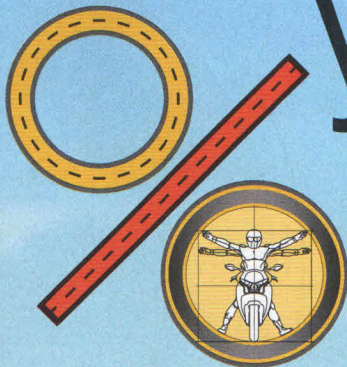


ПУТЕШЕСТВИЕ



# Уральский драйв



Дмитрием Захаровым, директором компании «Мотохаус», дистрибутором мотоциклов «Урал» в России и Белоруссии, о тесте нового Gear Up мы договаривались довольно давно, но всё как-то не складывалось. И тут он мне сообщает, что 20 июля заводская команда стартует на «Уралах» на перевал Дятлова. Прямо из Ирбита своим ходом, 1000 километров по дороге, а потом ещё 250 по тайге. Что ж тут удивительного? Дошли и вернулись, но сейчас речь не об этой прогулке, после которой тестовому мотоциклу поменяли сцепление, коляску, раму коляски, поддон, левую головку, ну и так, по мелочи... Вот за этим мотоциклом 2019 года выпуска, красного цвета, из-за чего к нему намертво приклеилось погоняло «Ява», я и прилетел на Ирбитский мотоциклетный завод (ИМЗ), чтобы отогнать его обратно в Москву. Ну прилетел я, разумеется, в Екатеринбург, а не в сам Ирбит, что вызывало во мне чувство

глубокого неудовлетворения, т. к. в Ирбите нет ни аэропорта, ни дорог, в понимании разбалованного москвича. Переночевав у старого друга, к 9:00 был доставлен к ИМЗ на его служебной машине. Дай бог ему здоровья!

На заводе меня встретил исполнительный директор Владимир Николаевич Курмачев, с которым я уже был знаком, и ещё один человек приятной внешности, который представился Ильёй. На момент знакомства я не знал, что это и есть владелец завода Илья Александрович Хаит, а жаль, у меня к нему было столько вопросов! Надеюсь, что мы встретились не в последний раз.

Начальство удалилось на совещание, и мы остались с техническим директором Георгием вдвоём. И тут оказалось, что «Ява» готова к возвращению домой, но... её нет на заводе. С утра поехали обкатать,

для пушей уверенности, и в 10 км от Ирбита в мотоцикле закончился бензин. Здесь мы бросаем камушек в комплектацию 2019 года: датчик уровня топлива отсутствует. Есть лампочка резерва, но в солнечный день её совсем не видно, с чем, собственно, и столкнулся водитель.

Вооружаемся канистрой и на заводской машине через 15 минут уже подъезжаем к стоящему на обочине «обсохшему» «Уралу». По дороге на завод «Урал» едет впереди, и здесь я получаю первую порцию

положительно удивления. Крейсерская скорость – 120, без натуги, обгоняет разом по 2–3 легковушки. Через 5 минут мы вновь на заводе.

Пока мотоцикл комплектовали всем необходимым и готовили в дальний путь, я с разрешения руководства совершил обзорную экскурсию по заводу, в которую вошли:

- 1) цех сборки;
- 2) Музей ИМЗ;
- 3) свалка.

Цех вполне себе современный, состоящий из всех положенных постов, от сборки двигателей до упаковки готовой продукции. Уральские парни настолько суровы, что не обращали на меня никакого внимания, а один даже подмигнул. Эх, Ваня, Ваня...

Когда я зашёл в музей, мне навстречу выпорхнула милая... нет, не старушка, язык не поворачивается её так назвать. Милая женщина, проработавшая здесь лет 40–50, не меньше. Я был первым и единственным





Когда-то мотоцикл с коляской был транспортом для тех, у кого не хватало денег на машину. Тем, кто живёт прошлым, не понять, зачем нужен «Урал», если за те же деньги, или ещё дешевле, можно машину купить. А на самом деле «Урал» сегодня – это признак состоявшегося человека, который может себе позволить любые направления в любое время года. Прямо как я недавно: сел и проехал от Ирбита до Домодедово 1867 км за 25 часов. Это был #IronButtTest нового Gear Up

ЧАЙКОВСКИЙ

Остановился на границе города Чайковского, чтобы сфотографировать мотоцикл для одного хорошего человека





99%

путешествие



Уральские парни настолько суровы, что не обращали на меня никакого внимания, а один даже подмигнул. Эх, Ваня, Ваня...

посетителем, и она мне искренне обрадовалась. Заплатив 150 рублей за экскурсию, я был незамедлительно охвачен и поглощён ею на 40 минут, в течение которых насильственно обогащался знаниями об истории завода, о том, как немцы стырили технологию ИМЗ (да-да, не наоборот!), и о каждом экспонате в отдельности. Настоящий профи и энтузиаст своего дела, дай бог ей здоровья!

Не скрою, под конец экскурсии мои мысли всё больше занимал третий пункт обзорной экскурсии, а именно свалка. Издалека я видел, что там присутствует трицикл (трайк) «Урал-Геркулес». Мотоцикл крайне редкий, выпускавшийся очень маленькими

партиями. И по счастливой не случайности я являюсь обладателем именно такого «Геркулеса» 2006 г. в. – ИМЗ 8.4013. Опуская не очень интересные подробности, скажу, что с разрешения добрейших людей разжился перьями вилки под дисковый тормоз и... ба-бам! Понижающим редуктором от «Геркулеса»! Кто в теме, поймёт. Знаете, сколько можно найти сейчас в продаже таких редукторов?

Ни одного за последние 10 лет. А у меня есть. Бесплатно. Точнее, бесценно.

Упаковав запчасти в коляску, в 14:00 я попрощался и выехал с территории завода. Мне предстояло проехать до Домодедова 2000 км и нужно было решить: ехать сразу или сегодня переночевать и выдвинуться рано утром. Если бы я стартовал часов в 10 утра,

то точно поехал бы сразу, но к обеду, не преодолев и километра по жаре 30 градусов (да, на Урале бывает и такое), я порядком подустал. Обе дороги лежали через ЕКБ, и я подумал, что решение придёт само, когда нужно будет сворачивать на Московский тракт. Несчастные 200 км до Екатеринбурга я ехал 4,5 часа. На подъезде к городу о старте сегодня и речи быть не могло.

Вечером долго ломал голову, какой дорогой ехать, т. к. есть несколько вариантов: низом или верхом. Низом ездил несчётное



количество раз с начала 90-х, поэтому привычнее было бы, как обычно: Красноуфимск – Сим – Уфа – Набережные Челны – Казань – Нижний Новгород – Москва. Но поспрашивал местных, почитал диванных экспертов в Интернете и решил, что приключений мне в жизни не хватает, поэтому поеду новой дорогой, верхом, не доежая до Перми налево: Оса – Чайковский – Ижевск, чтобы выскочить уже за Набережными Челнами. Далее как обычно.

Воистину старый друг лучше двух подруг. Душ, ужин, сирдалуд, спать. Выехал в 3:00, ещё затемно. Дорога хорошая, машин мало. Как всегда, начинаешь думать, что так и будет всю дорогу.

Мотоцикл с коляской – транспортное средство специфическое. Нельзя сесть

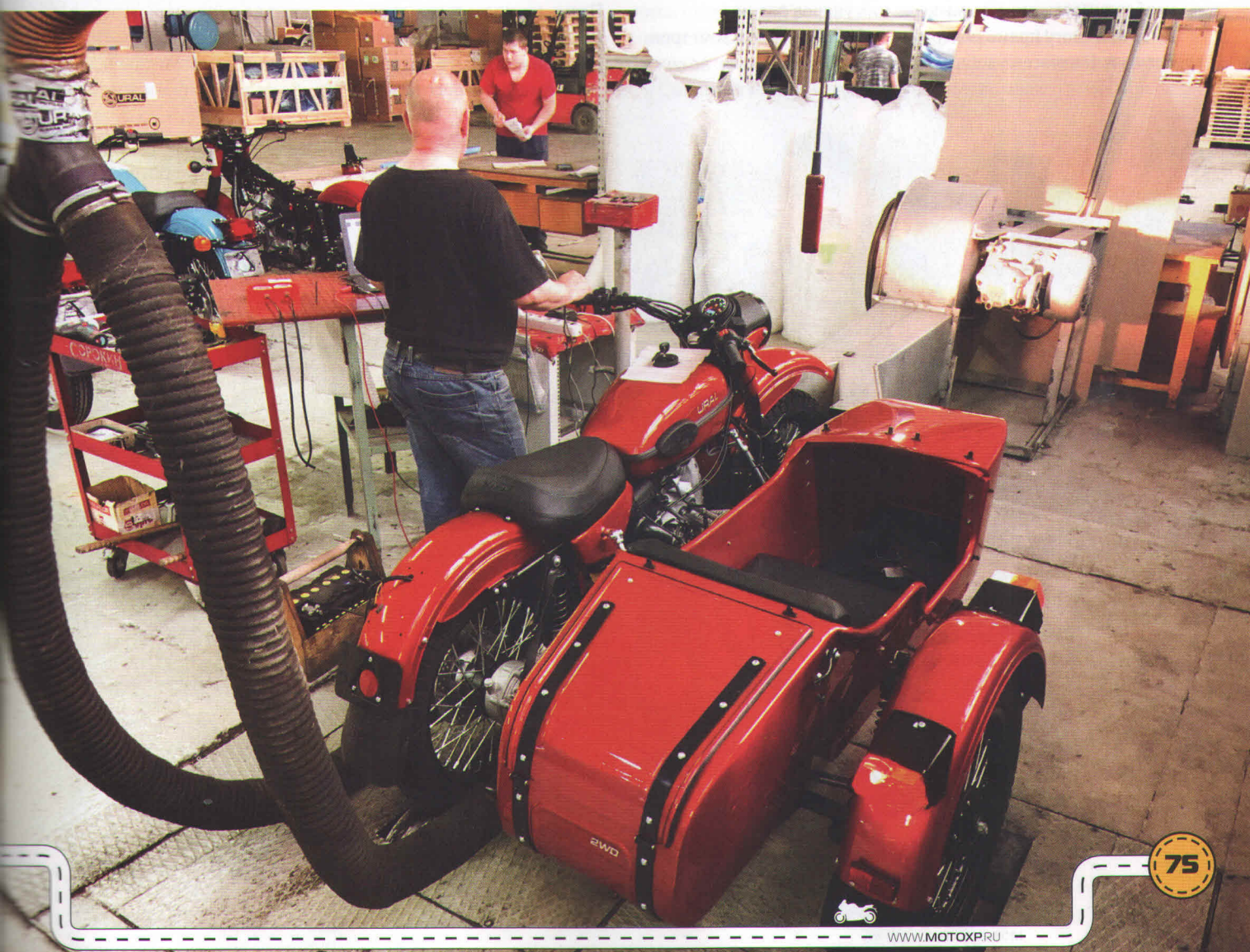
на него и ехать так, как на обычном мотоцикле. Во-первых, габариты. Во-вторых, габариты в повороте: с непривычки можно зацепить колесом коляски бордюр или поребрик, если вы в Питере. И, в-третьих, сами повороты. На двухколёсном мотоцикле центробежная сила компенсируется наклоном в сторону поворота, здесь же это невозможно. Искушённые «колясочники» говорят, что в случае отрыва колеса коляски от земли не надо тормозить, а, наоборот, надо добавлять газ, тогда возникающие физические силы прижмут колесо к асфальту, но я не стал проверять это на практике и по старинке просто сбрасывал скорость в повороте.

Посадка прямая, классическая. Но на «дальняке», как



я уже много раз повторял, дело не в самой посадке, а в возможности сменить позу. Возможность есть. Седло двойное, и по нему можно ёрзать вперёд-назад с амплитудой полметра. Очень не хватает штатных дуг безопасности. На двухколёсном

мотоцикле они выполняют защитную функцию при боковом падении, здесь же в этом амплуа будут совершенно бесполезны. Но на них очень удобно размещать дополнительные подножки, на которые во время дальней





99%

путешествие



# Крейсерская скорость «Урала» – 120 км/ч, без натуги обгоняет разом по 2–3 легковушки

поездки можно поочерёдно вытягивать ноги. Мне пришлось ставить левую ногу прямо на цилиндр, но это немного напрягло: боялся сломать колпачок высоковольтного провода. С правой ногой дело обстояло сложнее. Она зажата между мотоциклом и коляской, здесь находятся ножной тормоз и тяга крепления коляски. Летом – обувь стандартных размеров, поэтому разместить ногу на подножке можно без труда, главное – не нажать непроизвольно тормоз. Вытянуть ногу вперёд невозможно из-за креплений, поэтому через 3–4 часа, когда уже назрела необходимость размять мышцы, я клал ногу прямо поверх коляски. Не совсем удобно, но проблему решает. Но что

делать зимой, когда тёплая обувь значительно массивней? Думаю, что поставить на правую подножку ногу в ботинке VAFFIN просто не получится. На своём мотоцикле я бы однозначно озаботился тюнингом подножек и верхних упоров для ног.

Проехав 150 километров, начал беспокоиться: до сих пор мне не встретился ни

один сбитый лось. А, не, вот на 157 километре лежит, рядом скачуют мужички с побитыми «Жигулями». Лось отскучался.

Через 300 км сворачиваю с трассы Екатеринбург – Пермь налево и держу курс на Осу. Дороги всё больше возвращают меня в средне-статистическую российскую

окружающую действительность. При выезде из Пермского края останавливаюсь на границе города Чайковского, чтобы сфотографировать мотоцикл для одного хорошего человека. Кому надо, тот поймёт.

И вот я в Удмуртии. И что же хорошего в Удмуртии, спросите вы? А я вам отвечу: люди! Люди там прекрасные! Но дороги дерьмо, здесь я с вами согласен... У меня с начала 2000-х появился некий негативный стандарт дорог – «как в Брянске». Хуже дорог, чем там, я раньше не встречал, даже в советское время. И на фоне того, что в целом качество дорог становится всё лучше, время от времени попадаются заповедники, где тебе не дают забыть, что это



Россия, сынок! Заповедник оказался умеренной дикости, но всё равно напрягал. За мотоцикл я не беспокоился, т. к. у «Урала» чудовищно энергоёмкая подвеска. Пробрить её просто нереально. Вы можете скакать, не сбрасывая скорости, по ямам, «лежащим полицейским», стыкам асфальта, обочинам и участкам с табличкой «ремонт дороги». Да что там ремонт дороги! По Брянской области можно ездить на «Урале»! В качестве побочного эффекта наблюдается повышенная, относительно обычного мотоцикла, тряс-



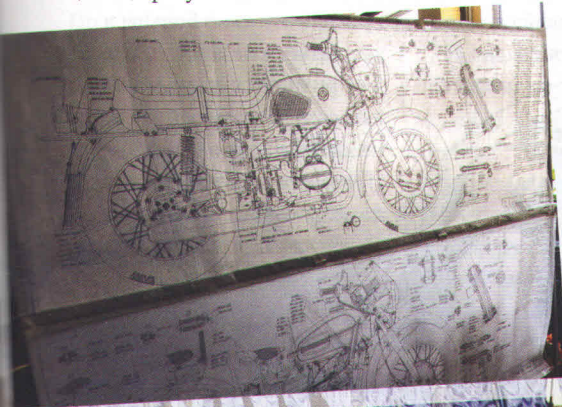
честь на неровной дороге, что вполне ожидаемо, однако с ней легко можно смириться.

Экскурсия по заповеднику закончилась, когда «Яндекс-навигатор» предложил свернуть налево. Оказалось, что экскурсия не закончилась, а, наоборот, вступила в экстремальную фазу. Впереди дорога... закончилась. От слова

«совсем». Направление состояло из условно утрамбованной глины с камнями и было похоже на высохшее дно карьера. Если вы думаете, что я преувеличиваю, то напрасно. Небольшая вереница легковушек ехала в крошечной пыли со скоростью до 10 км/ч. Я их без труда обогнал (смотри предыдущий абзац) и совсем уже было начал воспринимать этот участок пути в 15 км как тест проходимости, даже немного повеселел, как Удмуртия преподнесла мне вишенку на торт. На относительно ровном участке «дороги» я угодила в яму с водой. Вода, как вы понимаете, была жидкой глиной, и я мгновенно ей покрылся с головы до ног. Защиты от грязи у «Урала» нет совсем. Всё, что летит из-под

колёс, остаётся на мотоцикле и на водителе. А теперь представьте картину, когда при тридцатиградусной жаре я подъехал на заправку и высохшая грязь отваливалась от меня кусками. На лице заправщика читалось недоумение. Хорошо, что у меня была сменная одежда.

Вывравшись из когтистых лап Удмуртии, я поехал чуть быстрее, но сплошной, непрекращающийся ремонт дорог сильно раздражал. Надо сказать, что за весь мой почти тридцатилетний опыт поездок на Урал и обратно это была худшая дорожная ситуация. Постоянно утыкаешься во временные светофоры, когда приходится стоять 5–10 минут, пропуская встречный поток. И здесь «колясыч» ничуть не уступает обычному мотоциклу, позволяя объезжать колонну, вставая в очереди первым. И тебя всегда





99%

путешествие



40 минут я насильственно обогащался знаниями об истории завода и о том, как немцы стырили технологию ИМЗ!

пропускают, срабатывает wow-фактор. Не было ни одной остановки, чтобы кто-нибудь не подошёл и не спросил: «Урал» или «Днепр»?»

Нижний объехал краем города, в общем-то удачно. До дома оставалось 450 км. Вначале перестраховывался, заезжая на заправки каждые 250 км, но начиная с середины почувствовал момент и перешёл на режим «300 км». На заводе меня ребята предупредили, что расход топлива сильно зависит от крейсерской скорости. Можно ехать 130 км/ч, но тогда расход будет 10 литров на 100 км, а если 100–110 км/ч, то 6 литров на 100 км. При баке 19 литров это показалось более

благоразумным. Тем более что с годами начинаешь терять уровень тестостерона в крови, а с ним и молодецкий запал, поэтому режим 110 км/ч на тяжёлом мотоцикле с коляской был для меня весьма комфортным.

«Железную жопу» сделал за 21 час ровно. Как будто в награду за это пошёл дождь.

Натянув дождевик, вы-

нужен был начать тестирование ветробрызгозащиты. Нууу... В хорошую погоду ветрозащита есть, хотя современный ветровик меньше по размеру и поначалу доверия не вызывал. На «Уралах» первых поколений он комбинированный, состоит из металлического щитка и поликарбоната. Я у себя на «Геркулесе» его модернизировал – прозрачный элемент стал значительно больше и закрывает ещё и руки. Здесь же приходится довольствоваться только тем, что дождь не хлещет прямо в лицо. Новомодную штуку – в пекло, ставить только классику,





ремонт дорог и дождь делают своё грязное дело. И здесь «Урал» прямо удивил. Готов утверждать, что на двухколёсном мотоцикле я не смог бы маневрировать в этой ситуации лучше, чем на «Урале».

Красный, хорошо различимый ночью и скачущий по обочине, как молодой сайгак, Gear Up как будто оказался в своей родной среде. Всё это умножалось на удивление окружающих, которые безропотно притормаживали и пропускали меня по первому морганию поворотника. В общем, пробку я проскочил и даже не заметил.

Не могу не отметить новый двигатель. В 2019 модельном году он был значительно доработан. Добавилось надёжности и технологичности. Влезать в технические подробности не вижу смысла, всё можно прочитать на сайте дилера. Он стал бодрее (двигатель, не дилер, хотя кого я обманываю, дилер тоже...), при этом в лошадиных силах практически не добавил. На второй-третьей передаче можно привычно «выстрелить» в потоке, чтобы нырнуть в зазор на дороге. Четвёртая позволяет обогнать на трассе

слава богу, что выбор есть. Если асфальт мокрый, то и ваша обувь будет мокрой. Здесь «Урал» ничем не выделяется среди подавляющего большинства двухколёсных братьев. Зато всё остальное туловище не страдает, щитки защиты ног работают, как надо.

В топовом варианте Gear Up комплектуется двумя галогеновыми фарами на коляске, но у меня их не было, поэтому, как они светят, сказать не могу. Скорее всего, их функция – дополнительный свет на бездорожье. Обычная фара на мокром асфальте светит удовлетворительно, слава богу, что я уже был в Московской области и на дорожное освещение здесь жаловаться грех. Я однозначно фару поменял бы на светодиодную, плюс две дополнительные дальнего света, на любой дороге это будет не лишним.

Наверное, это заговор, но на подъезде к Москве всегда пробка в 50 км. Фуры,

пару машин за раз, если это мирные аборигены, соблюдающие скоростной режим. На пятой... На пятой я не ездил, т.к. её нет, а хотелось бы. Положа руку на сердце, и мощности хотелось бы «лошадей» 60 минимум. А лучше 80.

За новый «Урал Gear Up» 2019 года выпуска дилер просит 846 000 рублей. Много это или мало? Каждый решает сам. В советское время мотоцикл с коляской был промежуточным вариантом, транспортом для тех, у кого не хватает денег на машину. Сегодня за меньшие деньги можно купить полноценный автомобиль с автоматической коробкой и кондиционером. И те, кто продолжают жить прежними представлениями о прекрасном, никогда не поймут, зачем покупать мотоцикл с коляской, когда можно купить машину. И не надо. Эти люди не могут мне ответить на вопрос, почему другие мотоциклы, которые стоят 1,5–2 и даже 3 миллиона, никто не сравнивает с машинами. Ну да бог с ними.

«Урал» сегодня – это признак состоятельности. Не богатства, а состоявшегося человека, который может себе позволить. Идеальный самодостаточный турист. Любые направления в любое время года с возможностью взять с собой всё, что захочется.

ТЕСТ-ОЦЕНКА. «Урал Gear Up», 2019 г.

Исключительно с точки зрения выполнения нормативов

<b>Мотор</b>	<b>6</b>
С надеждой на будущее	
<b>Тормоза</b>	<b>10</b>
Три, не два, а три Brembo!	
<b>Ходовая часть</b>	<b>10</b>
Бесконечная	
<b>Удобство посадки</b>	<b>9</b>
Норм	
<b>Свет</b>	<b>8</b>
Лучше бы светодиоды	
<b>Ветрозащита</b>	<b>8</b>
Ставим советскую классику	
<b>Защита от дождя</b>	<b>8</b>
Дождик с собой обязательно	
<b>Багаж</b>	<b>10</b>
Больше просто не бывает	
<b>Автономность</b>	<b>8</b>
(расход / запас топлива)	
6,5 л на 100 км / Бак – 19 л на 300 км	
<b>«Wow» фактор</b>	<b>9</b>
В центре внимания	
<b>Технологии</b>	<b>6</b>
Подтянулись	
<b>Пригодность к ЖЖ</b>	<b>7</b>
Скорее к многодневному туризму	
<b>Универсальность</b>	<b>10</b>
Зимой и летом	
<b>Ценник</b>	<b>8</b>
Честный, но если бы еще эконо версию...	
<b>ИТОГ: 117 из 140 или 84%.</b>	

И плюс к этому велосипед и попутчицу. И три запасных колеса. И 20-литровую канистру. И по дороге затариться арбузами...

В итоге я проехал 1867 км за 25 часов и был собой доволен. На следующий день мотоцикл пришлось отдать дилеру (надежда, что про него забудут и он останется со мной, не оправдалась). Gear Up уезжал, но обещал вернуться... 🙏

За предоставленный мотоцикл благодарю компанию «Мотохаус» и лично Дмитрия Захарова. Дай бог ему здоровья!

